N° 51

DE LA

TRANSPORTATION

EN

NOUVELLE-CALÉDONIE

ÉTUDE AU POINT DE VUE DE L'HYGIÈNE.



PRÉSENTÉE ET PUBLIQUEMENT SOUTENUE A LA FACULTÉ DE MÉDECINE DE MONTPELLIER,

le 19 Juillet 1872,

PAR

CAMILLE-ÉDOUARD DELACOUR,

né à DIEUZE (Meurthe),

MÉDECIN DE 2e CLASSE DE LA MARINE,

POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN MÉDECINE.

MONTPELLIER

JEAN MARTEL AINÉ, IMPRIMEUR DE LA FACULTÉ DE MÉDECINE

RUE DE LA BLANQUERIE 3, PRÈS DE LA PRÉFECTURE

1872

A la Mémoire

DE MON PÈRE.

A MA MÈRE.

A MON FRÈRE, A MES SOEURS.

A MON BEAU-PÈRE.

A MES AMIS.

DELACOUR.

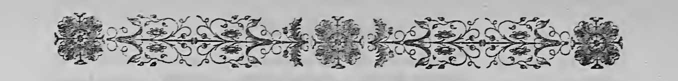
A Monsieur le Docteur LACROIX,

MÉDECIN PRINCIPAL DE LA MARINE, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,
CHEF DU SERVICE DE SANTÉ EN NOUVELLE-CALÉDONIE.

A mon Ami GUIBERT,

JUGE-SUPPLÉANT AU TRIBUNAL CIVIL D'AVIGNON.

DELACOUR.



DE LA TRANSPORTATION
EN
NOUVELLE-CALÉDONIE

ÉTUDE AU POINT DE VUE DE L'HYGIÈNE.

Les nouvelles dispositions légales font entrer la transportation en Nouvelle-Calédonie dans une voie d'extension trop considérable, pour qu'elle ne devienne pas l'objet d'un vif intérêt. Un séjour de trois ans dans cette colonie, où pendant plus d'un an nous avons été chargé du service médical du Pénitencier-dépôt de l'île Nou, nous a mis à même de recueillir nos souvenirs sur la transportation, et d'en faire le sujet de cette thèse, que nous soumettons à l'appréciation bienveillante de nos Juges.

Ce travail ne saurait être complet, car chaque jour amène de nouvelles transformations, soit dans le mode de transport, soit dans les conditions de séjour dans la colonie pénitentiaire. Nous avons suivi, autant que possible, la marche de ces diverses modifications, mais la longueur et la difficulté des communications ne nous ont pas toujours permis de nous

tenir au courant et nous avons dû malheureusement omettre nombre de réformes utiles apportées dans l'œuvre de la colonisation pénitentiaire.

Nous divisons ce travail en deux parties principales : en premier lieu, nous traiterons des conditions hygiéniques du voyage de transport ; en second lieu, du séjour des transportés dans la colonie.

PREMIÈRE PARTIE.

DU VOYAGE DE TRANSPORT.

Du Personnel.

Les condamnés aux travaux forcés, désignés pour la transportation en Nouvelle-Calédonie, sont, environ quinze jours avant le départ, soumis à la visite du médecin qui constate leur aptitude à supporter et les rigueurs de la traversée et les difficultés de l'acclimatement dans une colonie tropicale. Ils quittent alors la livrée et le régime du bagne, sont isolés du reste de leurs compagnons, et subissent ainsi une sorte de préparation à la nouvelle existence qui les attend.

Lorsqu'il fut procédé à la formation du premier contingent envoyé en Nouvelle-Calédonie, on apporta une grande sévérité dans le choix des hommes qui devaient en faire partie. Ouvriers habiles dans leur profession, pour la plupart, ils devaient fonder les premières assises de la colonisation pénitentiaire, et l'on chercha à réunir chez eux l'ensemble des conditions diverses les plus favorables au but que l'on se proposait. Mais le choix fut bien vite épuisé, et déjà, au quatrième convoi, on était réduit à une simple évacuation du bagne, en ne tenant compte que du degré de validité absolument nécessaire.

Parmi les conditions inhérentes au transporté et qui semblent influer plus ou moins directement sur sa santé, nous examinerons l'âge, la profession, l'état intellectuel et moral, enfin la race. Mais avant, nous devrons établir un fait généralement reconnu par les médecins des établissements

pénitentiaires, c'est que la validité absolue n'existe pas au bagne. Parmi les nombreuses causes qui altèrent puissamment la santé des condamnés, nous citerons : les rigueurs de la prison préventive et d'un séjour plus ou moins prolongé au bagne; les émotions de la cour d'Assises, les réclusions pour crimes antérieurs, les fatales conséquences d'une vie de débauches et de misères. Chez tous, on remarque, comme symptôme constant, la pâleur des tissus, résultat d'un certain degré d'anémie et d'une nutrition imparfaite. Il est alors facile de s'expliquer comment quelques-uns de ces hommes, doués d'une musculature très-développée, sont incapables de soutenir un effort prolongé.

L'*âge* donne lieu à des considérations importantes. M. Normand (1), médecin de première classe de la marine, dans deux voyages successifs de *la Sybille*, a supputé que sur 270 Européens, la moyenne d'âge était 35 ans; la plupart avait entre 25 et 35 ans, 18 seulement avaient dépassé 40 ans, mais aucun n'avait atteint 60 ans. Ces 18 hommes ont fourni à eux seuls le tiers du nombre des journées de maladies (746 sur 2383) et 3 décès sur 4. Dans un voyage plus récent (1871) du même bâtiment, sur 11 décès, on en compte 7 pour des transportés dont l'âge dépassait 45 ans. Des résultats observés, M. le docteur Normand conclut, en propositions plus développées, que : dès l'âge de 40 ans, le condamné aux travaux forcés n'offre plus aucune ressource pour se plier aux variations dans les diverses conditions de l'existence qu'exigent des voyages maritimes de cinq mois; qu'il arrive épuisé dans une colonie tropicale, incapable de rendre aucun service, créant une véritable charge sans compensations pour le service pénitentiaire.

(1) Normand, Hygiène et pathologie de deux convois de condamnés aux travaux forcés, transportés de France en Nouvelle-Calédonie, par la frégate *la Sybille*, en 1866-67. Paris, Thèse, 1869.

M. Normand, médecin-major de la frégate sur laquelle nous avons effectué notre traversée en Nouvelle-Calédonie, a bien voulu nous autoriser à puiser dans cet excellent ouvrage. Nous prenons l'occasion de le remercier vivement de la bienveillante confraternité qu'il nous a toujours témoignée.

La *profession* paraît également exercer une influence parfaitement rationnelle d'ailleurs. Les hommes accoutumés au travail en plein air se plient bien moins facilement à la réclusion du bord, que ceux dont les occupations étaient plus sédentaires. Il serait important, pendant ces longues traversées, de fournir aux condamnés des éléments de travail appropriés aux professions qu'ils exerçaient antérieurement, tout au moins autant que les exigences du service de la surveillance pourraient le permettre.

Quant aux *facultés intellectuelles*, elles sont en général peu ou pas développées. Il est facile de pressentir que chez ceux dont l'esprit a reçu une certaine culture, dont l'intelligence a été mise en mouvement par l'exercice de certaines professions; enfin, chez ces criminels dangereux et incorrigibles, dont l'esprit fertile en ruses et en inventions médite toujours une nouvelle agression contre la société, on trouve, en général, une résistance plus grande aux influences morbides. Le transporté ne connaît pas le remords; le bagne n'est pour lui que la perte des jouissances de la vie, et il ne tarde pas à se créer, à cet égard, une philosophie toute d'indifférence. Mais son état moral se rehausse devant l'avenir qu'il entrevoit dans la transportation. La réputation de salubrité de la Nouvelle-Calédonie, la réhabilitation, le retour à la vie sociale, la liberté d'action, le droit de posséder; tels sont les termes qui dominent dans ses aspirations, et servent à le soutenir contre les fatigues de la traversée.

On a voulu essayer la transportation en Nouvelle-Calédonie des indigènes de l'Algérie, condamnés aux travaux forcés. Deux convois successifs ont été composés en grande partie par des africains (nègres descendants d'esclaves, Arabes guerriers, Kabiles cultivateurs, Maures), et les résultats ont été tels, que l'on n'a pas tardé à renoncer définitivement à ce projet. En général, ils présentaient, à leur arrivée à bord, un degré de validité bien supérieur à celui des Européens, ce qui tenait, sans doute, à leur genre de vie antérieure, à l'absence de prison préventive prolongée, enfin, au fatalisme qui constitue le fond de leur caractère. Doués de facultés intellectuelles à peu près nulles, dépourvus de sens moral, ces hommes ne voyaient pour eux aucun avenir, aucune espé-

rance dans la transportation. Leur fanatisme religieux les privait des bénéfices de l'alimentation du bord; ils répugnaient aux soins de propreté, se confinaient dans l'isolement et tombaient dans une torpeur sur laquelle il était à peu près impossible de réagir, surtout par les températures froides.

Sous l'influence de causes déprimantes aussi nombreuses, les Arabes devaient présenter un chiffre considérable dans le nombre des journées d'hôpital, et M. Normand a constaté par la statistique, que le transport en Nouvelle-Calédonie était six fois plus meurtrier pour eux que pour les autres condamnés.

Du mode de Transport.

Jusqu'à ces derniers temps, le transport s'était effectué exclusivement par des navires à voiles du type frégate, sauf un seul bâtiment, le vaisseau *le Fleurus*. Dernièrement, quelques grands transports à vapeur ont été affectés à ce service; mais comme la date trop récente de leur emploi ne nous a pas permis de nous procurer des renseignements précis sur les résultats obtenus, nous ne pourrons donner à cet égard que des considérations basées sur des probabilités.

Les frégates à voiles faisaient autrefois de nombreuses escales : Ténériffe, le Cap, la Réunion, Sydney, et venaient enfin, après une traversée de près de six mois, mouiller en Nouvelle-Calédonie. La relâche de la Réunion, motivée par les exigences du service des colonies, allongeait sensiblement la traversée (26 jours en moyenne), ce qui constituait une condition défavorable, que venait compenser en partie l'avantage d'un séjour moins long dans la zône froide et humide comprise entre le cap de Bonne-Espérance et l'Australie. Si l'on met en balance le bénéfice des relâches et les effets pernicieux d'une longue traversée, nous pensons qu'il faut d'abord s'attacher à diminuer la longueur de la route. Il a été calculé que, si l'on compte 100 pour le nombre des journées d'hôpital pendant le premier mois de la traversée, la progression suivante s'établira pour le reste du voyage : 152 pour le deuxième mois, 183 pour le troisième, 217 pour le quatrième, et 291 pour le cinquième. En outre, on

peut affirmer que le transporté ne bénéficie de la relâche que dans une certaine mesure ; il n'y trouve pas, comme les hommes de l'équipage, des distractions lui apportant une diversion salutaire ; il n'a pas besoin de repos, puisqu'il est condamné à une oisiveté permanente ; il est soumis à une surveillance plus active et plus sévère, et ne tempère ses regrets que par des projets d'évasion le plus souvent chimériques. Cependant, il serait désastreux de supprimer tout-à-fait les relâches, comme l'a si bien prouvé la traversée du *Fleurus*, venu de France en Nouvelle-Calédonie en 106 jours sans relâcher. On ne peut négliger l'importance de la relâche, au point de vue de l'équipage et des passagers libres. Les transportés eux-mêmes ne sont pas sans en tirer un certain bénéfice ; car, outre les vivres frais que le bord achète pour leur alimentation et les consommations de l'hôpital, ils peuvent souvent se procurer, à leurs frais, des fruits, du poisson, etc., qui, pour quelques jours, améliorent sensiblement leur régime alimentaire.

Aujourd'hui, les navires à voiles ne relâchent guère qu'à Bahia, cette relâche conciliant autant que possible les intérêts de l'hygiène et ceux de la navigation. A ce dernier point de vue, elle offre quelques difficultés qui n'existeront pas pour les navires à vapeur. Ces derniers nous paraissent, en outre, devoir passer par le détroit de Bass, où l'on aurait pu faire escale à Melbourne, si l'administration australienne n'avait montré une telle susceptibilité vis-à-vis de nos *convicts*. Ce passage par le détroit de Bass n'est pas indifférent, car le navire ne descendrait pas alors au-dessous de 41° de latitude Sud, tandis qu'en doublant la Tasmanie, il descend jusqu'à 46° et 47° de latitude australe. D'après M. Normand, c'est en ce point que l'on rencontre la température la plus basse de la traversée, et l'on pourrait gagner au moins 3 degrés de température en passant par le détroit, avantage considérable si l'on considère que c'est en ce moment que les contingents sont sérieusement entamés par le scorbut et les maladies dues au refroidissement.

Il est une autre route, qui a déjà été prise par les transports à vapeur. Ces bâtiments franchissent le canal de Suez, la mer Rouge, gagnent l'Océan Pacifique et de là la Nouvelle-Calédonie. Ce mode de traversée

présente ce grand avantage que la durée du voyage est considérablement diminuée. Mais il nous a paru que le passage de la mer Rouge, surtout à l'époque des chaleurs de l'été, présenterait des dangers sérieux pour un navire encombré, comme de fréquents exemples nous l'ont démontré sur les transports qui se rendent en Cochinchine par la même voie.

Du Logement.

Nous prendrons pour type la frégate à voiles *la Sybille,* qui reçoit un nombre de 200 condamnés. A leur arrivée à bord, les transportés sont répartis par groupes de 25 dans huit compartiments fermés au moyen de grilles de fer, et situés de chaque côté de la batterie de la frégate, dont ils occupent environ les deux tiers de la longueur entre l'hôpital-avant et le panneau du dôme. Chacun de ces espaces représente en moyenne 17 mètres carrés, soit 69 décimètres carrés par condamné, espace suffisant pour loger ces hommes debout ou assis. Le couchage consiste en hamacs disposés sur deux plans superposés. L'aération de ces enclos est exactement celle de la batterie, car leurs murailles ne consistent qu'en un grillage de barres de fer espacées de 10 centimètres environ. Une cursive les sépare de la paroi du navire et permet d'exercer une surveillance active. Des bancs, scellés au pourtour des grilles, permettent à tous de s'asseoir. Un urinoir déversant les liquides à la mer, et tenu avec une propreté extrême, existe dans chaque compartiment. Quant au besoin d'excrétion des matières fécales, l'on se sert généralement de bailles d'aisances inodores, placées dans la cursive, ou, ce qui est plus hygiénique, mais moins commode, un surveillant conduit le transporté à la poulaine sur l'avant. Sur quelques bâtiments, on a réalisé un progrès en installant des sortes de lieux d'aisances le long du bord, qui déversent directement leur contenu à la mer, et ne nécessitent que des soins d'entretien très-faciles à obtenir.

Pendant toute la durée du jour, on fait successivement monter sur le pont chaque compartiment, de sorte que l'on peut évaluer en moyenne à une heure et demie la promenade possible pour chaque homme. Sur la

frégate *la Sybille,* on associait de temps en temps les transportés aux travaux de force des matelots ; cet exercice paraissait leur plaire, les faisait sortir de la torpeur physique et morale dans laquelle ils étaient plongés ; malheureusement, les occasions favorables à cette mesure se montraient trop rarement.

Les transportés peuvent se livrer au travail dans les compartiments ; mais, faute d'instruments et de matériaux, il en est un grand nombre qui restent confinés dans une oisiveté que viennent seulement rompre les soins de propreté exigés de chacun d'eux pour l'entretien de leur logement. Beaucoup de condamnés tombent bientôt dans une apathie morale extrême, qui, par réaction, rend le corps excessivement paresseux. Pendant les heures de promenade sur le pont, ils s'accroupissent et se blottissent dans un coin, et il faudrait réellement des moyens violents, que nos lois sociales réprouvent, pour les faire sortir d'une inaction aussi nuisible à leur santé.

La batterie, diminuée de longueur par le logement des officiers à l'arrière, est donc occupée d'une manière permanente pendant le jour par 200 hommes. Pendant la nuit, ce nombre s'augmente de celui des passagers militaires qui viennent y prendre leur poste de couchage. Il y a donc tout à craindre des funestes effets de l'agglomération, surtout vis-à-vis des faibles moyens de ventilation dont disposent ces navires. Sur *la Sybille,* l'insuffisance des manches à vent et des ventilateurs mécaniques munis de manches en toile était flagrante ; l'on devait surtout compter sur la ventilation directe et le puissant renvoi d'air qu'opèrent par les panneaux les basses voiles gonflées par le vent. M. le docteur Normand met hors de doute, que si un de ces navires rencontrait une période de huit jours pendant lesquels il ne pourrait ni ouvrir ses sabords, ni découvrir ses panneaux, le typhus ne vînt fatalement exercer ses ravages.

Les navires à vapeur affectés à la transportation sont de grands transports à deux batteries, tels que *le Rhin, le Jura, la Garonne.* Les transportés ont dû être logés dans les deux batteries, et dès le premier abord, on prévoit l'infériorité des conditions pour ceux qui sont logés à l'étage inférieur. Si la vapeur a réalisé les plus grands progrès modernes de l'art

nautique, elle n'a pas tenu, ou plutôt on ne lui a pas fait tenir tout ce qu'on attendait d'elle au profit de l'hygiène navale. Les navires dont nous parlons ne présentent que l'avantage d'effectuer des traversées dans un temps beaucoup plus court, sans que l'on ait cherché à combattre efficacement les mauvaises conditions qui leur sont inhérentes. Les ouvertures extérieures, les panneaux du pont sont plus étroits; la machine est une source permanente d'encombrement, de chaleur et de méphitisme (humidité et matières grasses en décomposition).

On ne peut plus compter sur cette ventilation naturelle, mais déjà accidentelle dont nous parlions tout-à-l'heure au sujet de navires à voiles, et les moyens de ventilation généralement mis à la disposition de ces navires sont tellement insuffisants, qu'il est inutile d'en parler. L'assèchement de la cale est incomplet, et la désinfection par le chlorure de chaux, par le sulfate de fer laisse beaucoup à désirer. Comment pourrait-on remplacer cet air confiné par une atmosphère plus pure, modérer des températures excessives, assécher complètement les bas-fonds du navire et expulser au dehors les produits miasmatiques sans cesse en formation? Le problème est résolu depuis long-temps. Il faudrait, dit M. le docteur Le Roy de Méricourt, dans une notice sur les progrès de l'hygiène navale, que le *navire respirât comme un organisme vivant.*

Déjà, dans son Traité d'hygiène navale, qui dans la marine de guerre jouit au plus juste titre d'une notoriété telle que cet ouvrage, devenu classique, est le vade-mecum du médecin et de l'officier, M. le professeur Fonssagrives avait exposé largement tous les bénéfices d'une ventilation énergique. Il en proposait les moyens en résolvant les principaux problèmes de la ventilation à bord, et enfin, affirmait sa croyance à l'exécution d'une idée qui s'imposait d'elle-même par son utilité incontestable.

Un de nos collègues, M. le docteur Deschamps (1), dans une étude récente sur la ventilation forcée à bord des transports-hôpitaux, ne signale qu'un

(1) Deschamps, De la ventilation forcée à bord des transports-hôpitaux. (Paris, Thèse, 1872).

seul essai sérieux tenté avec succès, du reste, sur le transport-écurie *l'Allier*, mais non renouvelé, à sa connaissance, sur d'autres bâtiments.

Se basant sur les conditions fondamentales établies par M. le professeur Fonssagrives au sujet des appareils thermo-ventilateurs, il propose l'adoption du système du docteur Van Hecke, en modifiant par son adaptation au navire la disposition qu'il présente dans les hôpitaux Beaujon et Necker, où il a été adopté. Cet appareil agirait par pulsion, ce qui paraît aujourd'hui le mode le plus avantageux, ne gênerait en rien la manœuvre, l'arrimage, la marche du navire, et ne causerait pas un encombrement réel (60 mètres cubes facilement placés dans des endroits non utilisés). Cet appareil pourrait fournir de 20 à 30 mètres cubes d'air par heure et par passager, pourrait au besoin limiter la ventilation dans telle ou telle partie du navire, et enfin pourrait en même temps servir de moyen de chauffage.

Nous n'insisterons pas davantage sur ce sujet. L'adoption d'appareils thermo-ventilateurs énergiques nous paraît devoir réaliser un progrès considérable ; elle se rattache, du reste, à l'idée plus vaste de la ventilation généralisée sur tous les bâtiments de la flotte, surtout sur les navires encombrés. Espérons que l'hygiène navale ne tardera pas à gagner sur ce point autant que sur les autres où ses progrès sont incontestables.

De l'Hôpital.

L'hôpital est situé sur la partie avant de la batterie, dont il est séparé par une cloison en planches. A l'origine, cet hôpital était commun au personnel libre et aux transportés ; de là, de nombreux inconvénients dont le plus grand était l'insuffisance du local. En effet, c'est à peine si l'hôpital de *la Sybille* pouvait contenir six lits dressés ; on était alors obligé de faire établir des lits supplémentaires dans un des compartiments de la batterie. Les malades ainsi couchés étaient soumis à l'aération de la batterie, quelquefois insuffisante, au point de vue de l'hygiène générale du bâtiment, mais toujours assez énergique pour exposer les malades à de violents courants d'air, exerçant le plus souvent une influence fâcheuse

sur la marche de la maladie. Sur la frégate *l'Iphigénie*, on avait suppléé à l'insuffisance du nombre de lits en suspendant des hamacs dans l'hôpital ; il résultait de cette mesure un encombrement tout-à-fait en disproportion avec l'étendue du local, une confusion extrême dans le service hospitalier. Sur plusieurs bâtiments, l'hospitalisation des malades a déjà reçu l'amélioration suivante : l'état-major a été logé sur le pont sous la dunette, et le grand carré-arrière a été converti en hôpital, destiné à l'équipage et aux passagers ; l'hôpital-avant a été exclusivement réservé aux transportés. On a ainsi paré à l'insuffisance du local et en même temps évité une confusion des plus fâcheuses. Il est donc à désirer que cette mesure soit appliquée aux autres bâtiments.

Des Vêtements.

Chaque transporté reçoit au départ : trois chemises, deux pantalons, une blouse en toile ; un bonnet, une chemise, un pantalon, deux paires de bas en laine, une paire de souliers. M. Normand constate l'utilité d'un chapeau de paille et l'insuffisance absolue des vêtements de laine pour les vieillards et les Algériens. On peut, nous le croyons du moins, étendre cette insuffisance à tous les transportés en général ; ils ont beaucoup à souffrir du froid et de l'humidité, lorsque la traversée se prolonge sous de basses latitudes.

De l'Alimentation.

L'alimentation n'offre pas de considérations spéciales, la ration du transporté étant identique à celle du matelot, sauf l'abaissement de la ration de vin (26 centilitres au lieu de 43) et la suppression de l'eau-de-vie. Elle diffère de celle du bagne par l'introduction d'une quantité notable de chair musculaire ou de substances grasses, par la diminution des substances féculentes et de la quantité de vin.

RATION DU CONDAMNÉ	AU TRAVAIL	A BORD
Pain frais.	917 grammes	750 grammes
Fromage.	30 »	
Légumes secs. . . .	120 »	60 »
Vin.	48 centilitres	24 centilitres
Huile d'olives. . . .	4,90 grammes	8 grammes
Sel.	10 »	24 »
Viande de bœuf, de conserve ou lard salé		200 ou 225 gram.

L'hôpital du bord jouit d'un approvisionnement de vivres spéciaux, outre toutes les denrées qui entrent dans la ration du matelot. Cette mesure permet au médecin de faire suivre aux malades un régime alimentaire convenable. Cet approvisionnement consiste principalement : en bouillon conservé *(Extractum Liebig)*, — conserves de bœuf, de mouton, de volaille, — œufs, — julienne sèche et julienne en boîtes, — lait conservé, — pruneaux et confitures diverses, — vins (bordeaux, malaga). En outre, à chaque relâche, sur une note fournie par le médecin, le bord achète des vivres frais, dont le détail varie suivant les productions du pays. Il est inutile d'insister sur ce point, pour démontrer l'avantage que retirent de la relâche les malades en traitement à l'hôpital du bord.

Des principales maladies observées.

Nous n'avons point ici l'intention d'empiéter sur le domaine pathologique ; mais, si l'on considère que les bâtiments affectés à la transportation sont à la fois et navires et prisons, on conçoit aisément, que sous l'influence de ce double rôle, les manifestations morbides doivent revêtir un cachet spécial et en harmonie avec les lois de l'hygiène qui président à ce genre de navigation. Les nombreuses variations climatériques nécessairement éprouvées dans ces longues traversées jouent également un rôle important au point de vue de la production et de la marche des maladies. Nous allons passer successivement en

revue et avec rapidité les principaux groupes d'affections, en essayant d'établir leurs rapports avec l'hygiène du bâtiment.

Les *maladies du tube digestif* sont généralement remarquables par leur fréquence. M. Normand, sur un personnel de 400 transportés, a compté 79 entérites, dont 56 étaient des entérites catarrhales simples et 23 des affections offrant des caractères d'une gravité rendue exceptionnelle par la situation propre du genre des malades. Ajoutons, que sur ces 400 transportés, 125 étaient Algériens, et ont fourni 37 cas sur les 79 que nous venons de citer. Les catarrhes simples du tube digestif se sont principalement montrés lors des variations de température, pendant les fortes chaleurs, où les sudations exagérées, les démangeaisons insupportables dues aux bourbouilles *(lichen tropicus)*, l'insomnie, l'anorexie venaient composer le cortége précurseur de ces affections. Les entérites graves se sont produites dans les climats froids et humides. Trois hommes ont succombé à des entérites ulcéreuses participant de la nature gangréneuse de ces affections qui semblent inhérentes à la misère des bagnes. Ces affections intestinales ont souvent reconnu pour causes essentiellement prédisposantes des dyssenteries antérieures et enfin la rétention prolongée des matières stercorales. La constipation, qui est une des premières misères de la vie nautique, redouble de fréquence et d'intensité pour ces hommes, dont la vie est devenue aussi sédentaire que possible. Ajoutons à cela la difficulté matérielle de satisfaire à ce genre de besoins, et nous trouverons à ce fait, banal en apparence, une importance indiscutable en matière d'hygiène. Dans tous les convois, les maladies de ce groupe n'atteignent pas une fréquence et une gravité aussi intenses; car, dans les chiffres cités plus haut, une très-large part revient aux Algériens. Néanmoins, il n'est guère de voyage de transport qui n'accuse quelques décès causés par des affections de cette nature. Ainsi, sur *la Néréide* (1870-1871), dans un voyage effectué dans les conditions les plus heureuses, le seul décès mentionné par la statistique est dû à une entérite. Dans un dernier convoi de *la Sybille* (1871), M. le docteur Jubelin signale un décès causé par une entérite consécutive à une ancienne dyssenterie, contractée dans un séjour antérieur à Cayenne.

Le nombre des *maladies des organes respiratoires* signalé par M. Normand n'est pas moins remarquable comme fréquence de ces affections ; mais il faut compter, que sur 400 condamnés, il y avait 125 Algériens, qui ont fourni 41 cas sur 86, et 6 décès sur 8. Il y a donc lieu d'espérer de meilleurs résultats sur les convois composés exclusivement d'Européens, comme l'expérience l'a fait constater depuis. Le passage et le séjour dans les parages froids et humides devaient nécessairement être une cause de production et d'aggravation de ces affections. Cependant, il faut constater en passant un certain nombre de pneumonies franches, de tuberculoses à marche rapide, survenant sous les chaleurs équatoriales, chez des hommes d'une débilitation générale très-marquée.

Nous glisserons sur quelques maladies sans fréquence et sans gravité bien accusées, qui présentent cependant des connexions intimes avec les circonstances de la traversée et l'hygiène propre du bâtiment. Telles sont les *affections rhumatismales*, en rapport avec les variations climatériques, les cas de *fièvre intermittente,* sans antécédents paludéens, et dont l'origine remonte incontestablement au méphitisme de la cale.

Nous arriverons enfin au *scorbut,* qui, à bord de ces bâtiments, est l'affection ayant le plus de tendance à se généraliser, si elle n'atteint pas ordinairement des proportions d'une gravité extrême. Dans les circonstances habituelles de la vie maritime, l'hygiène n'a pu parvenir à faire disparaître entièrement la production d'une maladie qui semble fatalement enchaînée à l'existence de l'homme de mer. Il n'est donc pas étonnant de voir le fléau frapper en masse sur un personnel qui subit à la fois les exigences de la vie maritime et les rigueurs de la réclusion. Si nous consultons les statistiques fournies par quelques-uns des bâtiments affectés à la transportation, nous pourrons enregistrer les résultats suivants :

Sybille (1866 et 1867). — Dans deux voyages successifs, M. le docteur Normand a observé, sur 400 transportés, dont 125 Algériens, 45 cas de scorbut bien confirmé. Les Algériens ont donné 19 cas, c'est-à-dire, proportionnellement à leur nombre, plus du double que les Français. Enfin, parmi les cas de scorbut les plus accusés, 22 avaient été débilités

par des maladies antérieures ; et ensuite, un même nombre de 22 a été frappé par des affections consécutives des organes respiratoires ou abdominaux.

Néréide (1870-71). — Dans un convoi comprenant seulement 175 transportés avec un équipage et des passagers relativement peu nombreux, les résultats obtenus ont été des plus heureux. La statistique accuse seulement 10 cas de scorbut confirmé, mais d'un autre côté, nous trouvons le chiffre 42 sous la simple dénomination de stomatites et de gingivites. Si nos investigations, forcément incomplètes, ne nous permettent pas de poser une affirmation, nous pouvons cependant supposer une certaine relation entre le scorbut et ces dernières affections. Mais, en tout cas, le scorbut a dû revêtir un caractère bénin, en rapport avec l'état sanitaire satisfaisant de ce convoi, qui ne compte qu'un seul décès, dû à un homme âgé, ayant succombé à une entérite.

Sybille (1871). — Dans cette campagne, le scorbut a sévi avec une grande rigueur. Sur 200 transportés, on en comptait 120 en traitement à la fin de la traversée, et dans les premiers jours de l'arrivée, le chiffre des entrées à l'hôpital du Pénitencier-dépôt de l'île Nou monta à 140. Le nombre des décès imputables au scorbut fut de 8 sur 11.

Nous ne multiplierons pas les citations. Ces simples exemples nous paraissent suffisants ; ils établissent sans aucun doute que le scorbut est un élément qui ne peut manquer à la pathologie des transportés pendant ces longues traversées. Nous exposerons, dans la seconde partie de ce travail, combien son influence est tenace et durable, qu'elle pèse fatalement sur les affections consécutives, et constitue un des plus grands obstacles à l'acclimatement du transporté. Ces fatales conséquences se trouvent signalées dans la thèse de M. Normand, et l'expérience est venue confirmer ces justes prévisions.

Si, rapidement, nous jetons un coup-d'œil sur l'étiologie du scorbut, nous la trouverons dans l'ensemble des conditions hygiéniques qui régissent l'existence à bord des transportés.

En premier lieu, la composition du convoi paraît avoir la plus grande importance. Dans le dernier voyage de *la Sybille* (1871), dont nous

établissions tout-à-l'heure le bilan désastreux, M. le docteur Jubelin se plaint énergiquement de la composition défectueuse de ce convoi, composé en grande partie d'hommes usés, soit par l'âge, soit par les maladies : 9 des transportés sortaient à peine de l'hôpital du bagne, où ils avaient été traités pour le scorbut, et sur les 8 scorbutiques décédés, tous, à part un seul, avaient dépassé l'âge de 45 ans.

Nous avons établi antérieurement le rôle que joue la longueur de la traversée dans la production progressive des maladies, en général ; pour le scorbut en particulier, son évidence est non moins reconnue, comme le fait voir la statistique de M. Jubelin. Ainsi, pendant les deux premiers mois, on compte 11 scorbutiques en traitement, 24 pendant le troisième et le quatrième mois, 56 pendant le cinquième et 120 dans les derniers jours de la traversée. Remarquons également que la longueur de ce voyage dépasse la durée habituelle.

Le séjour dans les parages froids et humides est signalé, par tous les médecins de ces bâtiments, comme ayant été une des causes les plus intenses de scorbut. C'est au moment où le navire double le Sud de l'Australie, que s'accuse la grande augmentation dans le nombre des scorbutiques et la période des décès. C'est, en effet, à ce moment, que les rigueurs climatériques viennent s'ajouter à la longueur d'une traversée qui touche à son terme, que le mauvais temps oblige souvent à fermer les ouvertures, augmentant ainsi l'action fatale de l'encombrement et de l'air confiné. Les transportés alors épuisés par les fatigues et la monotonie de la navigation, souvent par les maladies, insuffisamment vêtus, voient, sous l'influence du froid, s'augmenter cette paresse musculaire invincible que nous avons déjà signalée. A la torpeur physique vient se joindre la torpeur morale, et sous l'influence de cet ensemble de causes dépressives, l'envahissement du scorbut ne rencontre plus aucune résistance.

L'alimentation a aussi sa part dans l'étiologie du scorbut. Cependant, il ne faut pas rejeter sur les salaisons une influence qui appartient à d'autres conditions. Le porc salé est la seule conserve de ce genre qui se délivre à bord et encore avec une réserve extrême ; les Algériens, qui refusaient cet aliment, étaient loin d'être à l'abri de l'affection scorbutique.

Nul doute que si dans l'alimentation on pouvait introduire des fruits, des légumes frais, on ne vînt à réduire considérablement la fréquence et l'intensité des manifestations scorbutiques, si l'on considère les effets excellents que l'on retire de leur emploi chez les hommes déjà en traitement; mais la vie maritime présente des impossibilités avec lesquelles il faut savoir transiger. L'usage du jus de citron (*limon juice*) a déjà produit comme prophylactique des résultats remarquables, et les médecins de la marine ne manquent jamais de faire usage de cet auxiliaire précieux (1). Enfin, la ventilation du navire trouve encore ici une place importante: outre ses avantages généraux, un thermo-ventilateur permettrait de modifier les températures froides et humides qui activent la marche du scorbut.

En résumé, on voit que la prophylaxie du scorbut se trouve surtout dans l'amélioration de l'ensemble complexe des conditions hygiéniques que nous avons examinées séparément, et que malheureusement les exigences et les difficultés de la navigation empêchent souvent de remplir en totalité ou de concilier entre elles. Mais les obstacles ne doivent pas être une cause de découragement, et les médecins navigants ne cesseront de persévérer dans la voie que la tradition leur a tracée. Si chaque effort n'a pas été couronné par un succès, si le progrès a marché avec lenteur et difficulté, ce sera pour eux une raison de plus de redoubler d'activité et de travail.

---

(1) Le bi-oxalate de potasse a été, il y a peu d'années, introduit dans les pharmacies des navires de guerre, comme anti-scorbutique. Nous n'avons pas d'observations concernant son emploi comme agent préventif. Sur *la Néréide*, M. Madon dit en avoir retiré de bons résultats dans le traitement des scorbutiques, à la dose de 15 à 20 centigrammes. Nous ne pouvons, malgré cela, nous empêcher de considérer ce médicament comme un anti-scorbutique douteux et d'un maniement difficile.

DEUXIÈME PARTIE.

DU SÉJOUR DANS LA COLONIE.

Nous n'entreprendrons pas ici une étude sur la Nouvelle-Calédonie envisagée dans son ensemble ; ce sujet a déjà été longuement traité par plusieurs auteurs, et nous ferait sortir du cadre que nous nous sommes tracé. Parmi les différents ouvrages ayant trait à la Nouvelle-Calédonie (1), nous citerons volontiers l'article du Dictionnaire encyclopédique des sciences médicales, dû à la plume de MM. Le Roy de Méricourt et V. de Rochas. Cette article nous a paru une notice précise et exacte, dans laquelle occupe une place remarquable le résumé des observations météorologiques recueillies par notre collègue et ami, le docteur Heckel. Comme complément de ce travail, nous citerons également la thèse présentée dernièrement à la faculté de Montpellier par un de nos collègues, M. le docteur Kermorgant (Considérations sur l'hygiène en Nouvelle-Calédonie).

Laissant donc de côté toute vue d'ensemble, nous examinerons successivement les différents établissements pénitentiaires (île Nou, Kanala, Bourraï), les diverses conditions que présentent les détachements ou campements, et l'engagement des transportés chez les colons.

---

(1) Lacroix. Campagnes du Catinat; Thèse de Paris, 1857. — Vinson (E.), Éléments d'une topographie médicale de la Nouvelle-Calédonie et de l'île des Pins; Thèse de Paris, 1858. — Montrouzier (P.-X.), Notice historique, ethnographique et physique sur la Nouvelle-Calédonie, *in* Revue coloniale et algérienne, 1860. — Vieillard et Deplanche, Essais sur la Nouvelle-Calédonie, *in* Revue maritime et coloniale, 1862. — Archives de médecine navale, T. IV, 1866. — Rochas (V. de), Topographie hygiénique et médicale de la Nouvelle-Calédonie, Thèse de Paris, 1860. — Dictionnaire encyclopédique des sciences médicales, T. XI, 1re série. — Kermorgant, Considérations sur l'hygiène en Nouvelle-Calédonie et plus particulièrement à Nouméa (1868-1869), Thèse de Montpellier, 1871.

I. Pénitencier-dépôt de l'île Nou.

L'île Nou ou Dubouzet, est située sur la côte Ouest de la Nouvelle-Calédonie, vis-à-vis le chef-lieu (Nouméa) dont elle contribue à fermer la rade au Nord et à l'Ouest. Elle est de forme allongée, sinueuse, d'une étendue de trois milles environ, montagneuse, d'un aspect qui rappelle celui de la presqu'île de Nouméa, mais cependant un peu plus boisée que cette dernière.

C'est dans cette île, sur la partie de la côte qui regarde Nouméa qu'est établi le Pénitencier-dépôt, c'est-à-dire le principal établissement de la transportation. Le Pénitencier-dépôt est un point de centralisation administrative; c'est là que convergent les convois arrivant de France, les transportés renvoyés des détachements ou autres établissements pénitentiaires, les ouvriers exerçant une profession spéciale mise au service des divers ateliers de fabrication, enfin les malades et ceux que l'âge ou les infirmités ne permettent plus d'employer à des travaux actifs. Cet établissement est donc considérable (1), car il est le centre de tous les mouvements de l'administration pénitentiaire. Il est constitué par un grand nombre de constructions diverses, groupées autour des cases servant de logement aux transportés. L'ensemble de ces constructions constitue le *camp* dont les transportés ne doivent pas franchir les limites. En dehors du camp, se trouvent aujourd'hui les logements des officiers, l'hôpital, une vacherie, une ferme dirigée par un agent de culture.

Logement des Transportés.

Ces constructions, que l'on a baptisées du nom de *cases*, sont situées sur deux alignements parallèles et constituent deux groupes distincts établis en amphithéâtre à cause de l'inclinaison du terrain. Le premier groupe est élevé de 3 mètres au-dessus du niveau moyen des marais, et le second de 7 mètres 80 centimètres. Ce dernier groupe, situé à 27 mètres

(1) Il contenait en fin 1871 plus de mille transportés. La colonie contenait en tout 2,735 transportés, dont 2,461 en cours de peine et 276 libérés en surveillance. On comptait encore 205 arabes.

du premier, est adossé à la montagne dont il est séparé par une tranchée assez profonde. L'axe de parallélisme des deux groupes est orienté Nord et Sud, à peu de chose près, de sorte que l'établissement fait face à l'Est, regarde la mer dont il est séparé par une distance de 40 mètres, et reçoit presque normalement les vents de Sud-Est qui règnent généralement dans la localité.

Ces cases sont en maçonnerie (pierres de taille); elles sont formées par l'accolement de deux compartiments au moyen d'un mur commun. Ainsi chaque case se compose de deux demi-cases accolées, n'ayant entre elles aucune ouverture de communication. Chacune de ces demi-cases a 20 mètres de long sur une largeur de 6 mètres 75 centimètres, et est destinée à loger 50 transportés. Le couchage a lieu dans des hamacs garnis d'une couverture et suspendus environ à un mètre du sol. Dans la journée, le hamac est roulé et placé, ainsi que le sac à effets, sur une étagère destinée à cet usage. Les transportés sont enfermés dans leur logement à l'heure du coucher du soleil; mais ils peuvent y prendre leurs repas et y passer les heures de repos.

Ces cases ont dû être l'objet de modifications essentielles; car, avec un cubage insuffisant, elles présentaient une aération des plus défectueuses. Chaque demi-case ne disposait que de six ouvertures étroites (0^m,80 sur 0^m,60) dont une sur le pignon et les cinq autres sur la longue muraille extérieure. Si l'on se rapporte à l'orientation signalée plus haut, ainsi qu'à la direction des vents généraux, on voit, que sur les ouvertures d'une case, celles des pignons et seulement les premières de la paroi regardant l'Est reçoivent l'effort de la brise. Ainsi donc : aération incomplète pour la demi-case regardant l'Est, et aération presque nulle pour la demi-case correspondante. Le mur commun devant rester plein pour des causes de discipline intérieure, il ne peut s'établir aucun courant d'air entre les deux compartiments. La toiture en bardeau (petites planchettes de bois imbriquées) laissait bien des interstices donnant accès à l'air extérieur, mais c'était là une voie insuffisante. En outre de cette disposition défectueuse, on avait adossé à l'extrémité de chaque demi-case une petite maçonnerie cylindrique pourvue d'une toiture en chapiteau et percée

seulement d'une petite ouverture, dans laquelle se plaçaient des bâilles d'aisances, dont le nettoyage ne pouvait se faire que le matin. Aussi, dans les nuits étouffantes de la saison chaude, alors que tout souffle de brise avait disparu, au méphitisme de l'air confiné venaient se joindre les émanations délétères des bâilles d'aisances ; le tiers postérieur du logement devenait alors absolument inhabitable. Cet état de choses a été modifié de la manière suivante : on a pratiqué au centre de la toiture une ouverture assez large, surmontée d'un belvédère dont les parois sont à jours ; on a reculé au dehors, à plusieurs mètres des cases, l'installation des bâilles d'aisances, et enfin on a réduit à 40 le nombre des habitants de chaque demi-case.

Travaux.

La somme de travail exigée pour chaque transporté est de huit heures par jour : quatre heures le matin (6 à 10 heures), et quatre heures le soir (1 à 5 heures). Dans la saison chaude, on recule d'une demi-heure la reprise du travail dans l'après-midi. Ces travaux consistent généralement en travaux de terrassements, de constructions, de défrichements. Ce sont les plus pénibles, mais ils ne paraissent pas devoir excéder la limite de ce que l'on doit attendre d'un homme valide. Le reste est occupé suivant des professions exercées antérieurement, tailleurs, cordonniers, forgerons, charpentiers, etc.: ils trouvent dans leur industrie une occupation moins pénible, en harmonie avec leurs goûts et leurs habitudes, et leur procurant en outre un petit salaire.

Quant aux transportés reconnus par le médecin inaptes à accomplir les travaux ordinaires, ils sont placés dans une seconde catégorie, dite celle des *travaux légers*. Ces travaux de nature variable n'exigent jamais qu'une faible somme de fatigues. Ils servent à ne pas laisser ces hommes dans l'oisiveté, tout en permettant de ne pas distraire les hommes valides des travaux de force.

Le dimanche est naturellement consacré au repos.

Le samedi, les travaux cessent après la matinée ; la journée est employée à l'entretien de la propreté du corps et des vêtements. Cette partie de

l'hygiène des transportés laisse souvent beaucoup à désirer. Le transporté se présente le dimanche matin à l'inspection dans une tenue irréprochable ; mais, dans la semaine, beaucoup négligent des oblutions corporelles indispensables dans un pays chaud, où il est de toute utilité d'entretenir les fonctions de la peau. A cet effet, en dehors des soins de propreté ordinaires sur lesquels on a appelé la vigilance des surveillants, des baignades fréquentes ont dû être établies dans la saison favorable.

Régime disciplinaire.

En mettant le pied sur le sol Néo-Calédonien, le condamné aux travaux forcés prend le nom d'ouvrier de la transportation. En général, il se montre fort jaloux de ce nouveau titre, mais sa conduite est loin de toujours légitimer les prétentions de son amour-propre. Sur un établissement pénitentiaire, une discipline sévère est indispensable pour éviter des désordres qui nécessiteraient ensuite une répression rigoureuse. Les transportés sont divisés en quatre classes établies d'après leur bonne conduite et leur aptitude au travail. Il y a donc, dans le passage d'une catégorie à une autre, soit punition, soit récompense, suivant le cas, et en outre de l'effet de moral, une certaine importance au point de vue d'un recours en grâce, d'une libération anticipée. La quatrième classe est logée à part et isolée des autres, autant que les exigences de la vie commune du pénitencier peuvent le comporter. Excellente mesure qui permet de soustraire la masse au contact d'hommes incorrigibles et vicieux par émulation. Enfin, dans la quatrième classe, les transportés peuvent être condamnés à porter la chaîne ou la double chaîne pendant un temps déterminé ; en dernier ressort, ils sont envoyés au pénitencier de Kanala, dont nous aurons occasion de parler plus loin.

Quant aux moyens de répression sévères et immédiats, ce sont le cachot et la bastonnade. Les cachots sont de petites cellules faiblement éclairées par une petite ouverture et ne présentant aucune considération particulière ; il en est d'un peu plus vastes où l'on enferme plusieurs condamnés à la fois. Le régime alimentaire est celui de l'établissement, sauf le

vin et l'eau-de-vie; quelquefois l'alimentation est réduite au pain et à l'eau. Lorsque le séjour au cachot se prolonge, le transporté sort anémié, scorbutique et doit entrer à l'hôpital. Il est rare que ce séjour puisse excéder un mois sans inconvénients graves. Quant à la bastonnade, quelle que soit notre répugnance pour les châtiments corporels qui abaissent le caractère de l'homme et ne constituent pas une répression salutaire, nous ne pouvons cependant nous empêcher de constater, qu'au point de vue hygiénique, elle n'amène pas les résultats fâcheux du cachot; que lui substituer le régime cellulaire, ce serait lancer une véritable condamnation à mort pour certaines natures rebelles. Du reste, le mot bastonnade est impropre; cette punition consiste en une flagellation appliquée sur la région fessière; le nombre des coups donnés ne dépasse pas généralement 25 à 30 dans une même séance et, dans ces cas, n'occasionne que des excoriations sans gravité. Enfin, cette punition n'est appliquée qu'avec de grandes réserves commandées par la nature du délit, par la conduite antérieure, par l'état de santé, et ne peut être infligée sans l'assentiment d'une autorité supérieure ou la décision d'un conseil de guerre.

Nous avons déjà parlé, dans la première partie de ce travail, de l'état intellectuel et moral des transportés. Les mêmes remarques trouvent ici leur application, et avec d'autant plus de force, que le transporté, délivré de la réclusion du bord, peut donner la véritable mesure des forces de son organisation physique et intellectuelle.

Les hommes décidés à mériter des encouragements par le travail et la bonne conduite font déjà preuve d'une certaine culture morale, et l'indifférence en cette matière ne se rencontre que chez les sujets voués à l'ignorance et à l'abêtissement complets, ou bien chez des natures spécialement rebelles. C'est dans la première de ces deux classes que nous trouvons les hommes les plus disposés à céder aux influences morbides. Sans ressort, sans résistance, sans ingéniosité à opposer aux misères de leur condition, enclins à la malpropreté et aux passions dégradantes, ce sont des victimes condamnées d'avance. Les bons ouvriers ne trouvent pas toujours, dans des aspirations meilleures et dans un entretien corporel

plus soigné, une résistance préservatrice suffisante; outre les chances de maladies inhérentes à tous viennent se joindre souvent le découragement et l'ennui. Enfin, c'est dans la catégorie des natures rebelles que nous trouvons l'immunité la plus accusée; on les voit défier les rigueurs de la prison, les fatigues et les dangers des travaux les plus pénibles, et lorsque à la suite d'une évasion qui leur a fait endurer mille privations et mille souffrances, on les voit revenir exténués, sans forces, ils ne tardent pas à recouvrer leur vigueur première, non-seulement pour subir la peine qu'ils ont encourue, mais encore pour recommencer leurs vaines tentatives.

Instruire et moraliser ces hommes égarés serait une tâche séduisante; mais les essais tentés jusqu'à présent sont venus échouer devant la paresse et l'indifférence des transportés. Les mots de devoir, d'honneur, de réhabilitation n'ont pour eux que des acceptions fort limitées. Ainsi, si l'on peut espérer d'eux le retour à une vie honnête, à l'amour du travail, il faut leur en faire entrevoir les bénéfices matériels.

Cependant, une bibliothèque, dont profite un petit nombre, est mise à leur disposition. Le dimanche, ils assistent à un service religieux célébré par un aumônier attaché à l'établissement. Les Arabes se réunissent avec leurs marabouts (on en compte plusieurs), et se livrent également aux pratiques de leur religion. Le reste du jour se passe dans l'oisiveté, à méditer des complots chimériques, à tromper la surveillance pour se livrer au jeu, pour lequel ils montrent en général une passion extrême. On a dû renoncer à leur procurer des distractions telles que le théâtre, la musique, etc. Le plus souvent, ils profitaient du désordre provoqué à dessein pour mettre à exécution un vol ou un projet d'évasion. Enfin, nous terminerons ce tableau, déjà trop long, par un trait qui les peint à merveille : les transportés se dénoncent toujours entre eux, et ce n'est pas une des moindres garanties que l'on trouve dans ces établissements, où la sécurité pourrait être gravement troublée par des criminels audacieux et énergiques.

Vêtements.

Ils se composent de 3 chemises de coton, 2 pantalons de toile, 2 vareuses en toile, 1 pantalon en droguet, 1 vareuse en laine, 1 paire de souliers, 1 paire de sabots, 1 chapeau de paille. Nous avons pensé que la durée de 18 mois, imposée à la vareuse de laine ainsi qu'au pantalon de droguet, était exagérée, tout au moins pour les hommes âgés, débilités, pour les Arabes, qui font de ces vêtements un usage plus fréquent, et arrivent à n'être couverts que de haillons défiant le raccommodage le plus expert. Nous aurions également désiré leur voir accorder une ceinture de laine, telle qu'on en délivrait aux compagnies de discipline, et qui aurait une utilité incontestable dans un pays où les affections abdominales sont d'une fréquence extrême.

Alimentation.

L'ouvrier de la transportation reçoit une ration quotidienne composée ainsi qu'il suit : Tafia : 0 litre 06, ou vin : 0 litre 23 (un jour l'un, un jour l'autre); pain : 750 grammes ; légumes secs : 120 grammes. Sur les 7 jours de la semaine, il est donné : 5 jours, 250 gr. viande fraîche ; 2 jours 180 gr. lard salé. En outre, chaque matin, il est délivré, par transporté, 20 gr. de café et 25 gr. de sucre pour le premier repas.

Quoique les proportions de cette ration soient réduites vis-à-vis de celles que l'hygiène a consacrées pour l'homme bien portant, nous n'insisterons ici que sur des observations de détail. La viande fraîche est de la viande de bœuf de bonne qualité; de tous les éléments de la ration, c'est celui qui laisse le moins à désirer, ainsi que le café du matin. Le vin est en général de qualité satisfaisante, mais il nous a paru que 6 centilitres de tafia ne remplaçaient nullement les 23 centilitres de vin les jours où cette substitution a lieu. Nous avons même vu, dans un moment où les approvisionnements ont fait défaut, la ration réduite à l'eau-de-vie, et nous avons pu apprécier le déplorable effet apporté par la suppression d'un liquide tonique et réparateur tel que le vin. Nous pensons donc qu'il y aurait avantage sérieux à accorder une ration quotidienne de vin, et à réserver l'eau-de-vie pour l'acidulage de l'eau.

Le pain, dit pain de maïs, est d'une qualité très-inférieure ; il se fabrique avec un mélange de farines de froment et de maïs, dans le rapport de 91/131, ou mieux, 1 partie de froment pour 11,44 partie de maïs. Au point de vue de la quantité absolue des matières azotées, le maïs ne présente avec le froment qu'une différence minime, puisqu'il en contient 12,80 °/₀ au lieu de 14 ; mais la nature de ces matières azotées présente des différences importantes. Le blé renferme en moyenne 10 à 11 °/₀ de gluten, et les 12,80 °/₀ de matières azotées du maïs ne renferment qu'une quantité insignifiante de gluten. Comme cette substance est un des éléments essentiels de la panification, il s'ensuit que cette opération portant sur le mélange des deux farines est des moins satisfaisantes. Si on compare le pain de froment de 750 grammes avec un pain de maïs du même poids, on reconnaît que ce dernier a un volume moitié moindre. Le pain, au lieu d'être léger, boursoufflé, offre une texture compacte, serrée, légèrement gluante ; il n'offre aucune spongiosité, et, par suite, est impropre à tremper dans la soupe. Son odeur est fade ; il se durcit très-rapidement, et devient d'une mastication très-difficile pour les mâchoires ébranlées. Le pétrissage de ce pain nécessite une grande quantité d'eau et un travail pénible. La cuisson est beaucoup plus longue que celle du pain de froment. Nous avons passé ce pain à l'étuve, pour nous assurer de la quantité d'eau qu'il renfermait après la cuisson. Sur un kilogramme de pain, nous avons obtenu les résultats suivants :

	kil.		gr.	
	0,300	de croûte renferment	3,880	d'eau °/₀.
	0,700	de mie »	4,890	» °/₀.
Total :	1	pain de maïs »	87,70	d'eau.

Or, d'après Payen, les limites de la quantité d'eau renfermée dans un kilogramme de pain sont les suivantes :

Croûte,...	entre 17 et 27 gr.	d'eau.
Mie,...	» 40 et 48	»
Total....	entre 57 et 75 gr.	d'eau.

L'eau renfermée dans le pain de maïs est donc en quantité plus consi-

dérable que ne le veulent les proportions consacrées par l'hygiène. Nous remarquerons encore la prédominance de la quantité de croûte, circonstance due à la cuisson prolongée qu'exige ce pain.

En résumé, ce pain est indigeste et fade, et constitue une préparation alimentaire défectueuse. Si des considérations dans lesquelles nous n'avons pas à entrer commandent l'emploi d'un mélange de farines économique, nous eussions désiré voir adopter l'emploi d'une certaine quantité de pain blanc, dit pain de soupe. Ce désidératum a été rempli en partie; on accorde aujourd'hui un supplément de 250 grammes de pain blanc aux ouvriers employés aux travaux les plus pénibles.

Les légumes secs sont souvent durs, rebelles à la cuisson, comme il arrive souvent dans la marine pour ce genre de denrées. Sans nous arrêter plus long-temps sur ce point, nous constaterons ici l'absence presque complète de légumes frais. Les jardins potagers de l'île donnent une récolte insuffisante pour pourvoir à un nombre considérable de transportés. Il est donc à désirer de voir donner une extension plus considérable à la culture maraîchère; malheureusement, le manque d'eau pour les arrosages nous paraît devoir constituer un obstacle insurmontable.

Les transportés peuvent à leurs frais modifier un peu leur alimentation. Un cantinier est attaché à l'établissement et leur vend différentes denrées alimentaires, sur la bonne qualité desquelles il est veillé avec soin. Les transportés peuvent, en outre, pendant les heures de repos, se livrer à la pêche sur les bords de la mer; c'est même pour plusieurs une source d'échanges, et par suite, un moyen de varier leur alimentation.

Eaux.

L'importance capitale que présente en hygiène la question des eaux, nous a conduit à lui réserver une place spéciale.

L'île Nou toute entière participe de la nature géologique de la presqu'île de Nouméa, de laquelle elle doit avoir été séparée par crevasses, si l'on considère que les couches inclinées à Nouméa dans le sens de l'Ouest à l'Est, se présentent dans une direction toute contraire dans toute l'étendue de l'île, c'est-à-dire de l'Est à l'Ouest. Quant à l'ensemble général de la constitution géologique, l'île est formée d'une couche argilo-schisteuse,

colorée par de l'oxyde de fer et mélangée de fragments de calcaire compacte et de dolomie en abondance. Pas plus que la presqu'île de Nouméa, l'île Nou ne présente de cours d'eau ; on est donc également réduit à forer des puits qui collectionnent l'eau qui s'écoule suivant les pentes, et comme les sommets sont bien plus boisés que ceux de la presqu'île de Nouméa, le Pénitencier est mieux doué que la ville à cet égard. Sur le bord de la mer, à peu de distance de l'emplacement actuel du pénitencier, on avait avant creusé une aiguade qui servait seulement aux besoins restreints de l'île, alors propriété particulière, et à faire les approvisionnements d'eau douce des bâtiments de la station. Il en était résulté pour les eaux de l'île Nou une réputation d'abondance singulièrement exagérée, puisque nous avons pu lire, dans des documents ayant un caractère officiel, que l'île Nou était pourvue *d'une source d'eau qui ne tarit jamais.*

Cependant, lorsque la transportation eut acquis une certaine importance, l'insuffisance de l'aiguade devint tellement notoire, que lors du brusque accroissement du personnel de la transportation, on eut à peine le temps nécessaire de forer trois nouveaux puits, afin de subvenir aux nouveaux besoins (1).

Ces trois puits, que nous désignerons par les chiffres 1, 2 et 3, à mesure qu'on les rencontre en s'éloignant du Pénitencier dans la direction du Sud, sont forés sur le littoral un peu plus haut que l'ancienne aiguade, dont ils ont déterminé l'assèchement définitif. Ils sont distants les uns des autres d'environ 50 mètres. Le puits numéro 1 se trouve compris dans une zône marneuse, presque au point de jonction de cette couche avec un banc de calcaire magnésien. Le puits numéro 2 traverse une veine siliceuse mélangée au terrain marneux qui domine. Enfin, le puits numéro 3 présente, dans les déblais des couches de silex abondant, mélangées au calcaire et à l'argile. On conçoit, d'après la nature des terrains, que les eaux pluviales qui s'écoulent des hauteurs environnantes,

(1) La construction de ces puits a été due à l'intelligente activité de M. Vernier, conducteur des Ponts-et-Chaussées, qui a bien voulu nous communiquer une partie des détails que nous indiquons dans cet exposé.

s'infiltrent dans le sol très-perméable, se chargent des principes solubles qu'elles y rencontrent en grande abondance, et que, de son côté, la mer trouvant un chemin tout frayé entre les couches dont elle domine l'inclinaison, vient se mélanger avec les eaux pluviales et en augmente les proportions salines. On peut voir, d'après cela, que les puits de l'île Nou doivent donner une eau d'autant plus saumâtre que les pluies sont plus rares, l'infiltration marine ne cessant de se produire. Pour multiplier la surface d'apport des eaux, on a creusé des galeries souterraines aboutissant à chaque puits, mais séparées de façon à ce qu'aucun des puits ne communique avec les autres. L'expérience a démontré les avantages de ce procédé. Le puits numéro 1 a donné jusqu'à 6,000 litres d'eau par jour, à une époque de sècheresse, sans tarir et sans que la constitution des eaux ait été sensiblement altérée.

Notre ami, M. le docteur Heckel, alors chef du service pharmaceutique de la Colonie, a bien voulu se charger de l'analyse de ces eaux. Nous reproduisons la principale partie de ce travail, dont l'exactitude, contrôlée par des contre-épreuves répétées ne laisse rien à désirer. Le procédé analytique a été celui de MM. Boutron et Boudet, procédé qui permet de doser dans les eaux les substances salines dont une trop forte proportion pourrait rendre l'usage nuisible.

Analyse du puits numéro 1. — Ce puits est foré à une distance de 17 mètres du bord de la mer, le sol est à 2 mètres 17 centimètres au-dessus du niveau moyen des marées. La profondeur du puits est de 4 mètres et celle de la couche d'eau de 1 mètre 48 centimètres. Il fournit une eau limpide, incolore, inodore, d'une saveur un peu alcaline, ne donnant aucun dépôt dans les vases, se troublant légèrement par l'ébullition, et dissolvant assez mal le savon. Sa température est de 24°; elle se comporte comme il suit avec les réactifs :

Teinture de tournesol,.........	réaction alcaline.
Solution alcoolique de savon,...	précipité opalin légèrement grumeleux.
Eau de chaux,................	troubles légers.
Azotate d'argent,............	précipité abondant de chlorure d'argent.
Chlorure de baryum,..........	trouble notable.
Oxalate d'ammoniaque,........	précipité sensible.

L'hydrotimètre donne les résultats suivants :

Degré hydrotimétrique de l'eau	38°,2		gr.	
Acide carbonique	4°,8	=	0,024	
Carbonate de chaux	11°,2	=	0,115	
Sulfate de chaux	4°,2	=	0,058	
— de magnésie	18°	=	0,225	
Total des sels terreux....			0,398	

Le degré hydrotimétrique du chlore est de 52°, ce qui donne : chlorure de sodium 0,379 milligrammes.

Cette eau a un degré hydrotimétrique très-élevé. Un litre absorbe 3,82 gr. de savon pour produire de la mousse. Elle ne peut être considérée comme une bonne eau potable et n'est point propre au lessivage. La grande quantité de chlorure de sodium qu'elle renferme s'explique par le rapprochement du bord de la mer dont elle n'est distante que de 17 mètres.

Analyse du puits numéro 2. — Ce puits est situé à 32 mètres du bord de la mer, le sol est à 2 mètres 75 centimètres au-dessus du niveau moyen des marées, sa profondeur est de 6 mètres 35 centimètres et il renferme une colonne d'eau de 4 mètres de hauteur. L'eau est claire, limpide, incolore, inodore, d'une saveur agréable, d'une température de 24°. Elle ne dépose ni sels, ni matières organiques dans les vases qui la contiennent, se trouble légèrement par l'ébullition et laisse par l'évaporation un résidu très-appréciable. Elle dissout assez mal le savon et donne 36°, comme degré hydrotimétrique. On a avec les réactifs :

Teinture de tournesol,........	réaction alcaline.
Solution alcoolique de savon....	précipité sensible, mais non grumelé.
Eau de chaux,..................	trouble laiteux.
Azotate d'argent..............	précipité blanc caséeux, moins prononcé que pour la précédente.
Chlorure de baryum,........	trouble prononcé.
Oxalate d'ammoniaque,......	précipité blanc.

L'analyse hydrotimétrique fournit les résultats suivants :

			gr.
Acide carbonique	3°	=	0,015
Carbonate de chaux.	12°	=	0,123
Sulfate de chaux,	5°	=	0,070
— de magnésie.	16°	=	0,200
Total des sels terreux.....			0,393

Le dosage du chlore donne 22°, répondant à chlorure de sodium = 0,161.

Cette eau, limpide, d'un bon goût, quoique d'un degré hydrotimétrique élevé qui

lui fait dépenser 3 kilos 600 de savon par mètre cube, peut être cependant classée relativement parmi les eaux potables, surtout en considération de la faible quantité de sel marin qu'elle recelle, ce qui s'explique par les 32 mètres qui la séparent du rivage; elle est peu propre du reste au lessivage.

Analyse du puits numéro 3. — Ce puits est situé à 18 mètres du bord de la mer, à une hauteur de 1 mètre 72 centimètres au-dessus du niveau moyen des marées. Sa profondeur est de 7 mètres 50 centimètres, et il renferme une colonne d'eau de 6 mètres de hauteur. L'eau en est limpide, incolore, inodore, d'un goût saumâtre et d'une température de 22°. Elle ne laisse aucun résidu salin ou organique dans les vases, se trouble facilement par l'ébullition, et laisse par l'évaporation un résidu très-abondant, son degré hydrotimétrique est de 50°. On a avec les réactifs :

Teinture de tournesol,............	réaction franchement alcaline.
Solution alcoolique de savon,......	précipité blanc abondant et grumelé.
Eau de chaux,................	trouble blanc manifeste.
Azotate d'argent,............	précipité caséeux très-abondant.
Chlorure de baryum,..........	précipité blanc.
Oxalate d'ammoniaque,.........	précipité trouble prononcé.

L'analyse hydrotimétrique fournit les résultats suivants :

			gr.
Acide carbonique	12°	=	0,060
Carbonate de chaux.	13°,4	=	0,148
Sulfate de chaux.	6°	=	0,084
— de magnésie.	23°	=	0,287
Total des sels terreux......			0,519

Le dosage du chlore donne 80°, répondant à chlorure de sodium, = 0,584 gr.

Il résulte de ces chiffres, que cette eau déjà en suspicion par son degré hydrotimétrique très-élevé, renferme une quantité de carbonate de chaux et de chlorure de sodium qui la fait bannir de tous les usages domestiques. Du reste, ce puits est abandonné sur le Pénitencier, et on a renoncé depuis long-temps à faire usage de l'eau qu'il fournit, même pour le service du locomobile.

Nous résumant, nous voyons que les eaux des puits numéro 1 et numéro 3 sont mauvaises, et que, introduites dans l'alimentation, elles doivent avoir des effets nuisibles. Le puits numéro 2 seul donne une eau potable, quoique de qualité inférieure. Sur notre demande, ce puits avait été réservé aux usages de l'alimentation à l'exclusion des autres ; mais là encore, malgré une surveillance exercée avec vigilance, on échoua contre l'indifférence des transportés qui affectaient souvent de ne voir dans

cette défense qu'une mesure vexatoire. En outre, à des époques de sécheresse prolongée, la proportion de sel marin dut dépasser celles données plus haut par l'analyse, car même l'eau du puits numéro 2 était devenue sensiblement saumâtre au goût. Quant aux effets directement appréciables que peuvent avoir ces eaux sur la santé des hommes, il est difficile, dans le milieu complexe des conditions qui président à l'hygiène du Pénitencier-dépôt, de leur assigner exactement leur part. Tout porte à croire que c'est surtout sur les affections du tube digestif qu'elles influent davantage, notamment sur les diarrhées et les dyssenteries. En outre, cette eau toujours chargée d'une quantité plus ou moins grande de sel marin, ne calme pas la soif; procure même une surexcitation de cette sensation qui amène les hommes à faire des ingestions considérables de cette boisson ; de là, des accidents variés sur lesquels nous n'insisterons pas.

L'usage des eaux de citerne serait préférable. On a bien pensé à recueillir les eaux pluviales découlant des toitures, mais cet expédient ne procurait que des eaux colorées par le bois, chargées de matières organiques, et en quantité absolument insuffisante. Il faudrait alors construire de vastes citernes en maçonnerie, travail dont l'exécution serait dispendieuse et longue, et qui n'aurait pas encore l'avantage d'assurer une provision d'eau suffisante. De toutes façons, on est donc obligé de recourir au forage de puits; seulement, on devra autant que possible choisir les gisements dans les conditions qui découlent des analyses précédentes. Ainsi, les terrains où domine le silex paraissent préférables, et l'on doit surtout éviter le voisinage de la mer pour ne pas être exposé à l'infiltration marine.

Si on se reporte d'une part, à l'analogie que présente le sol de l'île Nou avec les terrains de la presqu'île de Nouméa, de l'autre, aux conditions dans lesquelles, sur cette presqu'île, on a trouvé les eaux de meilleure qualité, on reconnaîtra que c'est sur le versant opposé de l'île que l'on aura le plus d'avantage à forer les puits, comme abondance et comme qualité. Déjà l'expérience a été faite pour l'hôpital et d'autres dépendances du pénitencier; les résultats ont paru confirmer ces Prévisions, mais nous n'avons pas appris que l'eau de ces puits ait été l'objet d'une analyse exacte.

Hospitalisation.

Réduit, à notre arrivée dans la colonie à une construction en bois pouvant contenir environ trente malades, l'hôpital du Pénitencier-dépôt ne dut pas tarder à recevoir les modifications de développement qu'exigeait l'accroissement du personnel de la transportation. Il fallut d'abord se servir des cases ordinaires, et nous n'insisterons pas sur les inconvénients excessifs que présentait cette mesure, essentiellement provisoire du reste. Un bâtiment, dit hôpital provisoire, fut rapidement construit; il pouvait contenir 48 lits, était défectueusement aéré, et son insuffisance obligeait de recourir à l'emploi d'une case au moins. La construction d'un hôpital définitif s'imposait impérieusement, et fut décidée en principe. On agita la question de savoir si l'hôpital devait être établi sur la grande-terre, au chef-lieu, ou bien, si cette hôpital devait faire partie de l'ensemble des bâtiments du Pénitencier-dépôt. Un hôpital de la transportation établi à Nouméa aurait pu réaliser des conditions plus complètes de service médical, de matériel et d'installations diverses, conditions qu'il aurait partagées avec l'hôpital militaire de cette ville; en outre, les détachements extérieurs devant fournir au moins autant de malades que le personnel de l'île Nou, il y avait, sous le rapport de la proximité un avantage marqué. Mais, d'un autre côté, des considérations administratives, s'appuyant sur le système de centralisation définitivement établi à l'île Nou, sur les exigences du régime disciplinaire et de la surveillance, firent pencher la balance en faveur du Pénitencier-dépôt. Le plan de l'hôpital fut arrêté dans les conditions les plus favorables, si l'on envisage les résistances et les difficultés que le corps médical a toujours à vaincre dans ces sortes de circonstances. M. le médecin principal Lacroix, chef du service de santé, apporta à cette œuvre le zèle qu'il n'avait cessé de prodiguer à l'étude et à l'amélioration des conditions hygiéniques de la transportation. Aujourd'hui le Pénitencier-dépôt dispose d'un hôpital pouvant contenir 160 malades. Il est composé de quatre pavillons séparés, suffisamment éloignés les uns des autres, contenant

chacun deux salles consécutives de 20 lits chacune. Ces quatre pavillons sont reliés par une galerie couverte, légère construction en bois servant aux besoins du service et de lieu de promenade pour les malades par les temps pluvieux. Les dépendances sont établies à l'entour et situées pour la plupart sous le vent (cuisine, buandrie, amphithéâtre, etc.). Cet hôpital est situé en dehors du camp de la transportation, sur le bord de la mer, mais de l'autre côté de l'île ; il présente ainsi vis-à-vis de l'établissement pénitentiaire des conditions d'isolement très-favorables. Son orientation a été calculée de manière à ce qu'il put profiter autant que possible du bénéfice des vents généraux.

Quant aux moyens dont disposait l'alimentaire, ils ont laissé beaucoup à désirer, alors que tout était provisoire dans le régime hospitalier ; mais aujourd'hui, on peut affirmer que les malades de la transportation sont aussi bien traités que ceux de l'hôpital militaire de la colonie.

Des principales maladies observées.

Le Pénitencier-dépôt reçoit à l'hôpital, non-seulement les malades de l'établissement, mais encore ceux des divers détachements extérieurs. Si nous jetons un coup-d'œil rapide sur le mouvement de la transportation pendant les premières années et sur les résultats numériques fournis par la statistique, nous verrons que ces résultats sont dus à un ensemble de conditions insolites et que l'on peut difficilement en conclure une loi générale pour la colonie pénitentiaire.

La date de l'arrivée du premier convoi remonte au mois de mai 1864 ; ce convoi, composé de 248 hommes, choisis dans les meilleures conditions, est resté pendant deux ans sans recevoir de renfort; il a donné 25 % de maladies et une mortalité n'atteignant pas 1%. Le deuxième convoi (197 hommes) arrive au mois de juillet 1866, et au bout d'un an, on compte une proportion de 32 % dans les maladies et de 2 % dans les décès. C'est encore un an après (juillet 1867) qu'arrive le troisième convoi ; mais ce dernier est suivi par d'autres à des époques très-rapprochées, et aux effets incontestables de l'agglomération d'un certain

nombre d'hommes dans une localité restreinte, viennent alors se joindre d'autres causes défavorables. Les convois sont composés d'hommes peu valides pour la plupart, dont un nombre assez considérable d'Africains; ces hommes ont mal supporté la traversée et le scorbut a débilité étrangement leur constitution; leur arrivée n'est plus restreinte à la belle saison, on les voit débarquer au commencement et dans le courant de la saison chaude dont ils vont avoir à supporter toutes les rigueurs. Aussi, au mois de juillet 1868, deux mois après l'arrivée du *Fleurus*, la proportion était de 85 % pour les maladies et près de 5 % pour les décès. Ajoutons qu'à cette époque, les Africains avaient présenté une proportion énorme dans les cas de maladies et une mortalité de près de 12 %. Ainsi donc, on voit par ces résultats que les trois quarts environ des transportés avaient dû séjourner plus ou moins long-temps à l'hôpital. Le tableau suivant donnera une idée exacte de l'ensemble des faits que nous venons d'exposer.

DATES.	EFFECTIF MOYEN de la transportation			Nombre des Entrées à l'hôpital			Nombre des Décès		
	Européens	Africains	Total	Européens	Africains	Total	Européens	Africains	Total
Octobre 1867	832	118	950	66	35	101	3	3	6
Novembre	»	»	»	60	28	88	3	3	6
Décembre	»	»	»	47	18	65	5	3	8
Janvier 1868	»	»	»	47	14	61	3	1	4
Février	1020	200	1220	67	61	128	4	1	5
Mars	»	»	»	69	27	96	6	3	9
Avril	»	»	»	56	10	66	2	»	2
Mai	1165	235	1400	84	18	102	4	2	6
Juin	»	»	»	69	26	95	1	1	2
Totaux. . . .				565	237	882	31	17	48

A la fin de l'année 1871, la situation paraissait heureusement modifiée, la proportion des maladies avait considérablement baissé et la mortalité était descendue à 2 %. La transportation ayant franchi les premières difficultés de son installation, on pouvait considérer les résultats obtenus, sinon comme définitifs, du moins comme en approchant beaucoup. La comparaison avec la Guyane offre des résultats frappants

et tout en faveur de la Nouvelle-Calédonie. La proportion des maladies et de la mortalité y est un peu plus du double.

Quant aux Africains, en particulier, dont aucun autre convoi n'a été envoyé depuis, la mortalité a également baissé; car, en l'espace de plus de trois ans (1869-70-71), nous trouvons que sur 235, il en est mort environ 30; soit une moyenne de 4 % par année. Nous croyons que pour les indigènes de l'Algérie, le climat de la Nouvelle-Calédonie est plus favorable que celui de la Guyane, qu'il n'exerce pas sur la mortalité une influence directe, et que la vraie pierre d'achoppement qui est venue entraver cette partie de la transportation, n'est autre que les rigueurs d'une traversée longue et difficile.

Avant de passer en revue le détail des principales maladies observées sur le personnel de la transportation, nous exposerons leur ensemble dans le tableau suivant, qui correspond aux mêmes époques que celui que nous avons donné un peu plus haut.

DATES	FIÈVRE TYPHOÏDE			PHTHISIE PULMON.			DYSSENTERIE.			SCORBUT			ANÉMIE			AFFECTIONS DIVERSES.		
	Européens.	Africains.	Total.	Européens.	Africains.	Total.	Européens.	Africains.	Total.	Européens.	Africains.	Total.	Européens.	Africains.	Total.	Européens.	Africains.	Total.
Octobre 1867	2	»	2	»	2	2	27	12	39	16	14	30	1	»	1	20	7	27
Novembre	14	1	15	»	3	3	18	9	27	7	9	16	1	»	1	17	3	20
Décembre	2	»	2	1	2	3	12	5	17	7	1	8	2	»	2	23	10	33
Janvier 1868	9	»	9	2	3	5	10	3	13	3	3	6	2	»	2	21	5	26
Février	1	»	1	»	8	8	7	1	8	19	32	51	4	»	4	32	19	51
Mars	3	»	3	1	6	7	15	6	21	27	12	39	4	»	4	19	3	22
Avril	1	»	1	»	»	»	13	»	13	15	7	22	6	»	6	21	3	24
Mai	1	»	1	»	1	1	13	1	14	38	10	48	2	»	2	30	6	36
Juin	»	»	»	»	»	»	16	1	17	28	17	45	6	»	6	19	8	27
Totaux..	33	1	34	4	25	29	131	38	169	160	105	265	28	»	28	202	64	166
	Décès.			Décès.			Décès.			Décès.			Décès.			Décès.		
	15	1	16	»	10	10	6	1	7	»	»	»	4	»	4	6	5	11

Fièvre typhoïde. — Cette maladie est une des plus graves que l'on rencontre en Nouvelle-Calédonie. Dans sa thèse inaugurale, notre collègue Kermorgant dit l'avoir observée dans différentes localités de l'île, offrant généralement un caractère d'une gravité exceptionnelle; il cite également un relevé de l'hôpital de Nouméa, où, sur 54 cas, on compta 27 décès. Ce relevé se reporte à la même époque que nos propres observations; mais nous devons faire observer que cette année (1867-68, saison chaude), les cas se succédèrent avec une intensité, une insidiosité et une fréquence qui revêtirent en quelque sorte le caractère épidémique. La maladie débuta par le Pénitencier-dépôt, eut son maximum en novembre, avec recrudescence en janvier; sur 34 cas, on compta 16 décès. A Nouméa, ce fut en février et mars que l'affection atteignit son apogée. *Le Fleurus* venait d'arriver, après une traversée de plus de trois mois, effectuée sans relâche; il apportait dans la colonie, en pleine saison chaude, deux compagnies de jeunes soldats, chez lesquels la fièvre typhoïde trouva un terrain admirablement préparé par les fatigues de la traversée et l'influence de la constitution médicale.

Phthisie pulmonaire. — C'est une des maladies sur lesquelles l'administration a appelé l'attention du médecin et demandé des chiffres particuliers dans la statistique. Le pays ne paraît pas avoir une influence spéciale sur la production de cette maladie. Les Canaques en sont fréquemment atteints, mais on a donné à ce fait des causes particulières, dont nous n'avons pas à nous occuper ici, et qui semblent devoir exclure la comparaison entre les transportés et les indigènes. Nous croyons pouvoir avancer que, dans les cas de phthisie acquise, le climat exerce une influence hâtive sur la marche de la maladie. Nous voyons que, chez les Arabes notamment, cette affection domine dans les causes de décès.

Dyssenterie. — Cette affection, endémique en Nouvelle-Calédonie, est celle qui se montre le plus fréquemment. Elle a conservé long-temps un caractère de bénignité qui commence à faire défaut aujourd'hui; les complications d'hépatite suppurée ou non, de gangrène de l'intestin, ont fait leur apparition et souvent entraîné une terminaison fatale. Sur les 169 cas que nous avons relevés, on ne compte que 7 décès; 6 incom-

bent à des sujets âgés, extrêmement débilités, chez lesquels la dyssenterie était passée à l'état chronique depuis un certain temps déjà, quelquefois antérieur à l'arrivée en Nouvelle-Calédonie. Un seul Arabe a succombé à une dyssenterie suraiguë, contractée dans les derniers jours de la traversée. En général, les Arabes paraissent moins impressionnés que les Européens par cette affection ; mais leur indocilité à suivre une médication et à restreindre leur alimentation, leur persistance à s'abstenir de vin, leur permettent rarement d'atteindre une guérison complète. Citons, en terminant, la mauvaise qualité des eaux de la presqu'île de Nouméa et de l'île Nou, qui nous a paru jouer un rôle important dans l'étiologie de la dyssenterie.

Scorbut. — Nous avons déjà parlé, dans la première partie de ce travail, du scorbut, de son origine, de sa fréquence et de l'influence qu'il exerce sur la production et la gravité des affections consécutives. L'impression qu'il laisse sur l'organisme est profonde et tenace; quelquefois, elle est latente et ne se manifeste qu'après un certain temps de séjour. Nous citerons un transporté, ancien zouave, homme d'une complexion robuste, qui avait été occupé pendant la traversée comme infirmier, et avait ainsi joui des bénéfices de l'alimentation de l'hôpital. A son arrivée, son bon aspect contrastait avec celui des autres transportés, car ce convoi (frégate *l'Isis*, 1867) avait été fort éprouvé à la suite de mauvais temps qui avait retenu le navire sous les basses latitudes. Il était alors parfaitement indemne de toute manifestation scorbutique ; il entra à l'hôpital du Pénitencier en qualité d'infirmier, et là encore, il jouit d'une alimentation spéciale. Au bout de 15 jours environ, le scorbut se déclara subitement par une ecchymose assez vaste à la région malléolaire, suivie bientôt d'autres ecchymoses au jarret, à la face interne des cuisses, et il fallut plus de trois mois pour faire disparaître toute trace de scorbut chez cet homme, placé cependant dans les meilleures conditions. Nous avons cité cet exemple, qui nous a paru caractéristique; mais nombre de faits offrant avec celui-là une intime analogie se sont présentés à notre observation. La ténacité de cette affection, l'action débilitante qu'elle imprime à l'organisme, ses conséquences au point de vue des maladies consécu-

tives, en font un des adversaires les plus redoutables de l'acclimatement des transportés en Nouvelle-Calédonie.

En dehors de l'influence de la traversée, nous n'avons observé de cas spontanés de scorbut que dans un détachement (baie du Sud), où les hommes eurent à souffrir du manque presque absolu de vivres frais.

Anémie.—Quoique la Nouvelle-Calédonie jouisse d'un climat tempéré, relativement aux autres pays intertropicaux, l'anémie est la conséquence inévitable de l'acclimatement de l'Européen dans cette colonie. Seulement, il est rare qu'elle atteigne alors un degré assez avancé pour constituer une affection dangereuse par elle-même ; aussi, trouvons-nous un nombre restreint de ces affections dans les chiffres que nous avons donnés plus haut.

Fièvre intermittente. — L'existence de l'affection paludéenne est aujourd'hui incontestable. Nous n'avons pas cependant constaté de ces cachexies profondes dues à l'élément paludéen. Le nombre des cas de fièvre intermittente est fort restreint, surtout si on considère la nature de certains travaux de terrassement auxquels sont occupés les transportés. Notons en passant quelques cas pernicieux généralement à forme algide.

Affections diverses. — Nous ne citerons que pour mémoire l'*ulcère calédonien*, qui n'est autre chose que l'ulcère atonique des pays chauds ; la *scrofule des Arabes*, maladie enfantée par les bagnes, mais qui n'a pas de rapport avec le sujet qui nous occupe. Enfin, nous signalerons la rareté relative des affections par traumatisme ; nous avons acquis la conviction que le transporté apportait, dans l'exercice de certaines professions dangereuses, une prudence extrême, que l'on ne rencontre que rarement chez les ouvriers ordinaires.

Nous avons insisté longuement sur les faits ayant trait au Pénitencier-dépôt, car ils résument les conditions générales de la transportation. Nous allons maintenant examiner plus rapidement les autres établissements moins importants, et les situations diverses dans lesquelles le transporté est susceptible de se trouver.

II. Pénitencier de Kanala (Napoléonville).

Le Pénitencier de Kanala, auquel nous conservons son nom indigène, est situé sur la côte Est de la Nouvelle-Calédonie, à peu près au niveau de la partie moyenne de l'île. Les navires venant de la mer y ont accès par une vaste baie, enserrée entre de hautes montagnes (chaîne intermédiaire) dans laquelle ils peuvent trouver un mouillage commode et sûr. La rade est séparée du Pénitencier par toute l'étendue du delta marécageux de la rivière, couvert par une véritable forêt de palétuviers. Cette rivière n'est pas, à proprement parler, navigable; elle est à peine accessible aux embarcations de tonnage inférieur, et cela dans une longueur qui ne dépasse pas les abords du Pénitencier.

Le Pénitencier de Kanala, réservé aux *incorrigibles,* est situé sur une éminence qui domine le delta marécageux et la fertile et pittoresque vallée de Kanala qui s'étend à droite et à gauche. A l'origine, ce n'était qu'un poste militaire et les constructions se ressentent de leur destination première. Les transportés sont logés au point culminant (70 mètres au-dessus du niveau de la mer), dans un blockhaus en maçonnerie, à base carrée, destiné à recevoir 50 hommes de garnison en cas d'attaque. Le nombre moyen des transportés variant entre 35 et 40, on a pu séparer deux compartiments destinés à servir de cachot et d'infirmerie ; le reste du logement est occupé par les transportés, dans les conditions que nous avons indiquées en traitant du Pénitencier de l'île Nou. Ce local restreint ne jouit que d'une aération très-insuffisante ; les murs sont percés d'ouvertures étroites qui sont plutôt des meurtrières que des fenêtres ; aussi, lorsque pendant la nuit on est appelé à entrer dans le blockhaus, on est suffoqué par une chaleur accablante et par une odeur d'une fétidité repoussante.

L'alimentation est la même que celle de l'île Nou, sauf deux modifications désavantageuses. La viande fraîche est le plus souvent de la viande de porc, viande inférieure à celle de bœuf ou de mouton, mais que cependant nous n'avons jamais vu occasionner d'accidents particuliers.

Le pain est constitué également par un mélange de farine de maïs et de farine de froment ; mais le grain de maïs est moulu, au Pénitencier de Kanala, au moyen d'un moulin à bras, et la farine très-grossière ne subit qu'un blutage incomplet. Le pain y est donc notoirement d'une qualité inférieure à celui du Pénitencier-dépôt ; il en a tous les défauts exagérés. Aussi, les transportés font-ils de continuelles réclamations à cet endroit.

Il y a donc dans le logement et dans l'alimentation des transportés internés à Kanala des conditions défectueuses qui devraient retentir sur l'état sanitaire du détachement. Il n'en est cependant rien ; la santé générale des transportés s'est toujours montrée exceptionnellement bonne, et dans une année de séjour, nous n'avons pas trouvé les éléments d'une statistique nosologique. Il faut en chercher la raison dans l'ensemble d'une foule de circonstances qui s'introduisent accidentellement dans l'hygiène du transporté et finissent par en primer les conditions. Nous avons déjà signalé la singulière résistance aux influences morbides que l'on remontre chez cette catégorie de condamnés, nous la retrouvons ici, aussi accentuée que possible. La sévérité du régime disciplinaire se trouve forcément atténuée par la disposition même de l'établissement. Ces transportés exercent des professions différentes ; beaucoup sont ouvriers d'art et souvent habiles ; de là, une dispersion inévitable dans l'ensemble du travail et par suite une surveillance très-incomplète que les transportés mettent à profit avec l'ingéniosité qui les caractérise. Ils pratiquent ainsi une série de trafics et d'échanges clandestins, soit avec les colons, soit avec les indigènes, et en retirent des avantages dont ils font bénéficier leur bien-être. Ajoutons à cela l'excellente exposition du Pénitencier, l'usage d'eaux courantes parfaitement salubres, les produits d'un vaste jardin potager.

En temps ordinaire, le delta marécageux de la rivière de Kanala ne paraît avoir aucune influence sur la santé des habitants du poste ; si l'on y exécute quelques travaux, ils sont toujours de courte durée ; tels sont : des coupes de bois, des voyages d'embarcation pour le déchargement des chalands d'approvisionnements. Mais s'il survient une inondation qui

vienne bouleverser ces bancs marécageux (1), l'innocuité disparaît pour quelque temps. Dans ces conditions dernières, dix militaires de la garnison ayant été envoyés dans les marais pour couper du bois, ainsi qu'un nombre égal de transportés, huit soldats contractèrent la dyssenterie, tandis qu'il n'y eut que deux transportés atteints et d'une façon sensiblement plus bénigne.

Comme on peut le voir, le Pénitencier de Kanala est loin d'offrir les rigueurs d'un lieu de punition. L'administration a été frappée de ces considérations, et tout porte à croire que l'institution a un caractère essentiellement temporaire. Comme la partie cultivable de la vallée est entièrement occupée par les colons et par un grand village indigène, on ne peut songer à créer à Kanala un établissement agricole. Nous avons pensé que cette localité conviendrait à merveille à un établissement réservé aux transportés auxquels l'âge, les fatigues, les maladies ne permettront jamais de tenter les bénéfices de la colonisation.

III. Établissement agricole de Bourraï.

L'établissement de Bourraï est destiné aux libérés, et de plus aux transportés qui, ayant accompli une partie de leur peine, ont mérité par leur bonne conduite une libération anticipée et vont faire ce que l'on a nommé l'apprentissage de la liberté; on y envoie également des transportés auxquels l'administration a permis de faire venir leur famille. Bourraï est le véritable foyer de la colonisation pénitentiaire; c'est, du reste, une des localités les plus fertiles et les plus riches en terres cultivables que l'on puisse rencontrer dans la colonie.

(1) Nous avons vu, en moins de 24 heures de pluie, la vallée de Kanala inondée par son côté torrentueux; les terrains marécageux de l'embouchure, les passages praticables complètement bouleversés. Ces accidents se produisent pendant la saison chaude à la suite d'un de ces coups de vents cycloniques qui entraînent avec eux des pluies torrentielles.

Bourraï est située sur la côte Ouest, à 25 lieues marines au Nord de Nouméa. On y a accès par une rivière (la Néra) encaissée dans de hautes montagnes, et qui n'est navigable qu'à marée haute et pour des embarcations de faible tonnage. Après un trajet de neuf kilomètres environ, la Néra se bifurque et l'on se trouve au fond d'un cirque formé par les hautes montagnes de la chaîne centrale (les montagnes de Necou et Nepourou), dans lequel est situé l'établissement qui est adossé sur le versant d'un coteau. Cette situation n'est pas exempte d'inconvénients, car elle prive en partie le Pénitencier des bénéfices des brises rafraîchissantes.

L'aspect de l'établissement de Bourraï est des plus pittoresques, et rappelle jusqu'à un certain point celui des petites villes arabes. Chaque transporté a son habitation particulière. Des rues ont été tracées au cordeau, et à chaque arrivant on donne un emplacement suffisant pour bâtir sa case et pour faire les premières cultures nécessaires à son entretien. Les cases sont charpentées en bois, bâties en *torchis* (mélange d'argile et de paille) et recouvertes d'une couche de chaux à l'intérieur et à l'extérieur; la toiture est en chaume feutré avec les longues et résistantes graminées du pays.

Au bas du coteau se trouve la plaine de Bourraï, arrosée par l'Ari, affluent de la Néra; d'un côté, sont les plantations de l'administration; de l'autre, sont les concessions des transportés. Cette plaine est longue, un peu étroite (environ 1,500 mètres de large), mais d'une grande fertilité. Elle est constituée par de purs terrains d'alluvion et présente dans toute son étendue une couche de terre végétale d'une profondeur que l'on est loin de rencontrer toujours dans les terres cultivables de la Nouvelle-Calédonie. Les cultures ont consisté, jusqu'à ces derniers temps, en jardinage et surtout en maïs. Ces produits, exceptionnellement beaux, ne suffisant pas pour créer une richesse agricole et industrielle, l'administration a adopté définitivement la culture et l'exploitation de la canne à sucre. Par arrêté du gouverneur, chaque concessionnaire devra avoir désormais un hectare planté en cannes.

Tous les transportés de Bourraï ne sont pas concessionnaires. Une partie est employée aux travaux de l'établissement, et les conditions de travail

sont les mêmes qu'au Pénitencier-dépôt. Les concessionnaires reçoivent deux hectares, s'ils sont célibataires, quatre, s'ils sont mariés, et six, s'ils ont des enfants. Chaque transporté reçoit pour lui et pour sa famille la ration qui est analogue à celle de l'île Nou, sauf deux modifications essentielles : le pain blanc de froment sans mélange de maïs, et chaque jour 23 centilitres de vin. Les ressources que les transportés tirent de l'élève des volailles, des produits de leurs jardins viennent encore améliorer leur régime alimentaire. Leur habitation est dans des conditions de salubrité et souvent de confort qu'ils tiennent à honneur d'entretenir. Le régime disciplinaire y est fort doux ; les punitions n'ont consisté jusqu'ici qu'en retranchements de vin et renvois sur le Pénitencier-dépôt. Plusieurs, à défaut de famille, ont associé leur existence à celle d'une femme indigène, ont des enfants métis, et se créent ainsi une sorte d'intérieur qui les soustrait à un isolement toujours fâcheux. La condition des transportés de Bourraï est donc très-avantageuse, et laisse fort peu à désirer au point de vue de l'hygiène.

L'état sanitaire est généralement des plus satisfaisants. Seulement, nous tenons de notre collègue, M. Laporte, long-temps chargé du service médical de cet établissement, que lorsque la rivière, venant à déborder, inonde la vallée, on a à combattre un assez grand nombre de fièvres intermittentes. La rivière devient limoneuse, chargée de particules schisteuses et de débris organiques ; c'est à l'usage de cette eau que M. Laporte attribue de nombreuses diarrhées, quelques dyssenteries, sans gravité du reste et de courte durée.

IV. Des Détachements extérieurs.

Une grande partie des transportés est affectée à l'entreprise des grands travaux de l'île, notamment à la construction des routes. Ils logent alors dans de véritables campements, situés à proximité des travaux, et dont l'installation ne peut offrir qu'un caractère provisoire.

Le logement des transportés consiste en des cases à peu près semblables à celles de Bourraï, mais moins soignées, et dont chacune sert

d'habitation à plusieurs transportés. L'alimentation est identique à celle des transportés de l'île Nou. Aujourd'hui, les vivres sont expédiés par les soins de l'administration pénitentiaire avec une régularité qui a manqué à l'origine. Chaque détachement est pourvu de fourneaux permettant d'obtenir une préparation alimentaire convenable. Les transportés ne trouvent pas dans les détachements les ressources de la cantine; ils y suppléent en cultivant de petits jardins potagers. En général, l'état sanitaire de ces détachements ne se présente pas dans des conditions défavorables.

Les évasions sont nécessairement fréquentes, car il est impossible de leur imposer une surveillance immédiate. Le fugitif, abandonné dans un pays où les ressources premières font complètement défaut, traqué par les indigènes, mourant de faim et de soif, finit par se rendre, ou se laisser prendre après avoir compromis sa santé. Il encourra une aggravation de peine, en échange de quelques jours de liberté et de paresse.

Plusieurs détachements sont éloignés de la ville. Ainsi, une cinquantaine de transportés se trouvent à Oubatche (circonscription du Nord, côte Est), et servent à édifier les travaux du poste. Environ trente transportés habitent, au Sud de l'île, la baie du Prony (baie du Sud), où ils sont employés à l'exploitation des bois. C'est dans cette localité, où le sol, de nature essentiellement ferrugineuse, ne présente guère d'autres ressources que ses richesses forestières et minérales, que, par suite du manque de vivres frais, le scorbut avait envahi spontanément le détachement; le service des vivres est aujourd'hui établi sur des bases plus satisfaisantes.

V. Des Transportés engagés chez les Colons.

Les colons, moyennant une redevance déterminée, peuvent engager un ou plusieurs transportés, pour les aider dans leurs travaux. Au premier abord, on ne voit là qu'un avantage considérable pour l'ouvrier de la transportation, qui échange le régime disciplinaire du Pénitencier pour la vie du travailleur libre. Cependant, il n'en fut pas toujours ainsi, et

nous avons souvent vu revenir sur le Pénitencier-dépôt des engagés exténués par la fatigue et les privations. C'est que la Nouvelle-Calédonie ne compte encore que peu de colons dont l'existence ne soit précaire. Le transporté partageait la maigre subsistance de son maître ; souvent, un pilau de maïs concassé à la place de pain, rarement de la viande, plus rarement du vin. Il était difficile à un colon de garder, dans ces conditions, une autorité morale suffisante sur le transporté. De la vie entièrement commune dans la solitude naissait une intimité qui était bientôt la source de querelles et de rébellions. Le transporté revenait au Pénitencier, heureux de retrouver une nourriture assurée et de meilleure qualité, mais plus enclin que jamais à l'indiscipline et à la paresse. Aussi, les engagements furent-ils réduits à un nombre minime, et l'administration, fatiguée des réclamations incessantes des deux parts, montra une réserve extrême dans la délivrance de ses autorisations.

Cependant, sur les établissements ayant quelque importance, malheureusement trop peu nombreux, il n'en était pas toujours ainsi. Nous pourrons citer l'habitation de MM. Pion et Albaret, à Kanala, où les transportés engagés avaient un logement commode et confortable, jouissaient d'une nourriture réparatrice, saine et abondante. Aux avantages de la vie matérielle se joignait une discipline adoucie, il est vrai, mais assez sévère pour éviter le désordre. Leur état sanitaire ne laissait rien à désirer.

Les conditions de bien-être des engagés sont essentiellement liées à la prospérité de la colonisation ; elles augmenteront certainement dans les mêmes proportions que les ressources propres de la colonie.

S'il nous est permis de déduire quelques généralités des données trop incomplètes que nous venons d'exposer dans ce modeste travail, nous croyons pouvoir établir les propositions suivantes :

La Nouvelle-Calédonie, en tant que contrée tropicale, est un pays

dont les conditions de salubrité sont suffisantes pour permettre à l'Européen un acclimatement facile et la faculté de se livrer aux travaux de la terre pendant la journée, sans que, pour cela, sa santé soit particulièrement compromise. A ce point de vue, au moins, elle nous paraît essentiellement propre à l'établissement d'une colonie pénitentiaire.

Pour rendre ces conditions encore plus favorables, on devra s'attacher à améliorer, autant que possible, les conditions hygiéniques qui se rapportent au voyage de transport, notamment à en diminuer la longueur.

Enfin, nous désirerions que l'emplacement des grands établissements pénitentiaires soit l'objet d'un choix éclairé; que les conditions hygiéniques ne soient pas, pour ainsi dire, complètement sacrifiées à des intérêts de surveillance et d'économie administrative.

Il est aussi un sujet qui nous a paru se lier intimément aux progrès de l'hygiène, c'est l'accroissement du bien-être général, c'est la question de la prospérité future de la colonie. Malheureusement, en vingt années, la Nouvelle-Calédonie n'a pu se créer, ni ressources agricoles, ni richesses industrielles; elle n'a pu établir sa colonie pénitentiaire sur les bases d'une colonie civile prospère. Aujourd'hui, les arrivages qui viennent peupler les pénitenciers précipitent leur marche successive, et l'initiative administrative va devoir tenter ce que n'a pu faire l'initiative privée. On ne peut se dissimuler que les difficultés seront très-grandes, si l'on considère le manque de routes et de moyens de communication, l'inégalité des forces de production du sol, la facilité avec laquelle s'inondent les plaines par les rivières torrentueuses et non navigables.

Si l'industrie sucrière ne peut apporter à la colonie les richesses que l'on attend d'elle, il reste les espérances basées sur l'exploitation des mines d'or de la vallée du Diahot. Mais, à cet égard, nous ne pouvons dissimuler nos répugnances à voir, dans un pays d'une étendue aussi restreinte, le transporté cotoyer sans cesse les anxieuses émotions de la fièvre d'or. Quel attrait aura pour eux le travail du sol, qui leur apportera de modiques bénéfices, gagnés à la sueur de leur front, lorsque

ces hommes, déjà enclins à l'amour du jeu et aux passions cupides, entreverront, à côté d'eux, l'existence hasardeuse et vagabonde du chercheur d'or ?

L'opinion publique aime généralement à comparer la Nouvelle-Calédonie à l'Australie, où la colonisation pénitentiaire a donné de si bons résultats. On a trop oublié que l'Australie est un immense continent, tandis que la Nouvelle-Calédonie est une petite île, d'environ un tiers plus grande que la Sicile ; qu'en outre de ce point capital, l'analogie entre les deux pays, basée sur une théorie géologique peut-être spéculative, disparaît devant les différences essentielles présentées par la faune et par les productions du sol. Il y a donc injustice à frapper d'incapacité notre administration coloniale et les efforts laborieux de nos colons, de ce que la Nouvelle-Calédonie n'a pu marcher sur les traces de sa voisine. S'il ne nous est pas permis d'entrevoir la possibilité d'en faire une colonie rivale de l'Australie, nous croyons cependant, avec des vues plus modestes, que le transporté, qui voudra se régénérer par une existence honnête et laborieuse, trouvera, dans le fruit de son travail, une aisance et une prospérité intérieure qui lui permettront toujours de satisfaire aux besoins les plus légitimes de la vie.

FIN.

Vu, permis d'imprimer.

Le Recteur de l'Académie, **AL. DONNÉ.** | Le Président-Censeur, **MARTINS.**